

- від 29 червня 1996 року № 697 [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/697-96-п>
15. Северновская А. Сколько у нас храмов?// Южная Правда. — 1995. — № 45, 10 квітня. — С. 2.
 16. Горностаев Е. Дважды рожденный храм// Ефір. — 1996. — № 16, 15–21 квітня. С. 11.
 17. Про роботу відділу в напрямку забезпечення стабільного соціально-економічного розвитку області у 2005, січні — травні 2006 року та перспективи на II півріччя 2006–2007 роки: Звіт відділу у справах релігій Миколаївської облдержадміністрації. — Миколаїв, 2006. — С. 1.
 18. Сучасна конфесійна карта Миколаївщини// Релігійні організації на Миколаївщині: історія та сучасність. — Миколаїв: Видавництво МФ НАУКМА, 2001. — С. 139.
 19. Косташенко О. М. Сучасна конфесійна карта Миколаївщини // Миколаївщині — 65: становлення, розвиток, перспективи: матеріали обласної науково-практичної конференції. — Миколаїв: Атол, 2002. — С. 134.
 20. Розпорядження голови облдержадміністрації «Про реєстрацію статутів релігійних громад»// Наддніпрянська правда. — 1999. — № 71, 8 вересня. — С. 1.

Надійшла до редакції 29.01.2019 р.

УДК 94(477)

А. М. Домановський, Н. П. Олешко

ПЕРШІ АВТОМОБІЛІ ТА АВТОМОБІЛЬНІ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНІ ПРИГОДИ У ХАРКОВІ НА ПОЧАТКУ ХХ ст. (ЗА МАТЕРІАЛАМИ МІСЦЕВОЇ ПРЕСИ)

Домановський Андрій Миколайович, к. і. н., доц., доцент кафедри українознавства, e-mail: andriy.domanovsky@karazin.ua

Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна,
пл. Свободи, 6, Харків, 61022, Україна

Олешко Наталя Петрівна, к. і. н., доц., доцент кафедри українознавства, e-mail: sufika19@gmail.com

Харківський національний автомобільно-дорожній університет,
вул. Ярослава Мудрого, 25, Харків, 61022, Україна

АНОТАЦІЯ

У статті за матеріалами публікацій харківських газет «Харьковские губернские ведомости» та «Южный Край» досліджено історію появи перших автомобілів у місті Харків на початку ХХ ст., а також перших дорожньо-транспортних пригод за участі автомобілів. З'ясовано, що перші автомобілі з'явилися у Харкові не пізніше першої половини — середини 1903 р. і, можливо, найперший із них було продемонстровано у жовтні 1902 р. під час вистави в оперному театрі. Поява і поширення автомобілів спричинила необхідність впровадження правил дорожнього руху в межах міста. Перші дорожньо-транспортні пригоди за участю автомобілів були викликані передусім незвичністю нового транспортного засобу для традиційних учасників дорожнього руху — пішоходів, візників і особливо коней, які лякалися автомобілів.

Ключові слова: Харків, початок ХХ ст., автомобіль, автомобільний транспорт, модернізація, правила дорожнього руху, дорожньо-транспортні пригоди, газета «Южный Край».

А. Н. Домановский, Н. П. Олешко

ПЕРВЫЕ АВТОМОБИЛИ И АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫЕ ПРОИСШЕСТВИЯ В ХАРЬКОВЕ В НАЧАЛЕ XX в. (ПО МАТЕРИАЛАМ МЕСТНОЙ ПРЕССЫ)

Домановский Андрей Николаевич, к. и. н., доц., доцент кафедры украиноведения, e-mail: andriy.domanovsky@karazin.ua

Харьковский национальный университет имени В. Н. Каразина, пл. Свободы, 6, Харьков, 61002, Украина

Олешко Наталья Петровна, к. и. н., доц., доцент кафедры украиноведения, e-mail: sufika19@gmail.com

Харьковский национальный автомобильно-дорожный университет, ул. Ярослава Мудрого, 25, Харьков, 61002, Украина

АННОТАЦИЯ

В статье по материалам публикаций харьковских газет «Харьковские губернские ведомости» и «Южный Край» исследована история появления первых автомобилей в г. Харькове в начале XX в., а также первых дорожно-транспортных происшествий с участием автомобилей. Выяснено, что первые автомобили появились в Харькове не позже первой половины — середины 1903 г. и, возможно, самый первый из них был продемонстрирован в октябре 1902 г. во время представления в оперном театре. Появление и распространение автомобилей вызвало необходимость принятия правил дорожного движения в городской черте. Первые дорожно-транспортные происшествия с участием автомобилей были вызваны преимущественно необычностью транспортного средства для традиционных участников дорожного движения — пешеходов, извозчиков и, особенно лошадей, которые пугались автомобилей.

Ключевые слова: Харьков, начало XX в., автомобиль, автомобильный транспорт, модернизация, правила дорожного движения, дорожно-транспортные происшествия, газета «Южный Край».

A. M. Domanovsky, N. P. Oleshko

THE FIRST CARS AND AUTOMOBILE ROAD TRAFFIC ACCIDENTS IN KHARKIV AT THE BEGINNING OF THE 20TH CENTURY

Domanovskiy Andrii Mykolayovich, PhD in History, Associate Professor, Assistant Professor of the Ukrainian Studies Department, e-mail: andriy.domanovsky@karazin.ua

V. N. Karazin Kharkiv National University, 4 Svobody Sq., Kharkiv, 61022, Ukraine

Oleshko Natalia Petrivna, PhD in History, Associate Professor, Assistant Professor of the Ukrainian Studies Department, e-mail: sufika19@gmail.com

Kharkiv National Automobile and Highway University, Yaroslava Mudrogo st, 25, Kharkiv, 61002, Ukraine

ABSTRACT

The article describes the history of the first cars in Kharkiv city at the beginning of the 20th century, as well as the first road accidents involving cars. The article based on the materials of the Kharkiv newspapers «Har'kovskie gubernskie vedomosti» («*Kharkiv provincial Gazette*», in Russian) and «Juzhnyj Kraj» («*South Land*», in Russian). It was discovered that the first cars appeared in Kharkiv no later than the first half — mid-1903, and perhaps the very first of them was demonstrated in October 1902 during the performance in the opera house. The emergence and distribution of cars led to the need for the introduction of traffic rules within the city. The first traffic accidents involving cars were caused primarily by the unusual nature of the new vehicle for traditional road users — pedestrians, cabs and especially horses who scared cars.

Key words: Kharkiv, beginning of the 20th century, car, road transport, modernization, traffic rules, traffic accidents, newspaper «Juzhnyj Kraj» («*South Land*»).

Масштабні модернізаційні зміни, що відбувалися у житті Російської імперії наприкінці XIX — на початку XX ст., перебігали з різною інтенсивністю та різною мірою охопили всі сфери тодішнього суспільного життя. Насамперед вони відбувалися у містах, починаючи від столичного Петербурга і великих губернських центрів. Дослідження цих процесів осучаснення традиційного суспільства є одним із важливих завдань істо-

ричної науки, вагомим насамперед з точки зору з'ясування механізмів перебігу модернізаційних змін, виявлення перешкод, з якими вони стикалися, оцінки сприйняття новацій представниками різних суспільних груп і, зрештою, встановлення їхнього значення у процесі формування сучасного способу життя (про концепцію модернізації див.: [1; 2]).

Одним із найважливіших провінційних міських центрів України у складі Російської імперії на межі XIX–XX ст. був, поза будь-яким сумнівом, Харків. З огляду на це дослідження модернізаційних процесів, що відбувалися у цьому місті, набуває окремого самостійного значення. При цьому з багатьох проявів модернізації у першу чергу слід зосередити увагу на її визначальних факторах, які уможлилювали й урухомлювали подальші зміни у повсякденному житті, побуті, свідомості, світогляді суспільства. До таких чинників, безумовно, належав розвиток транспортної інфраструктури, яка, за влучним формулюванням Пола Едвардса, визначала «відносини між часом і простором, змінюючи людське сприйняття обох цих елементів» [3]. З огляду на це важливого значення набуває дослідження розвитку транспортного сполучення, появи і освоєння нових транспортних засобів та способів комунікації у широкому соціальному контексті їхнього впливу на форми і швидкість пересування людей та вантажів, мобільність суспільства у якнайширшому контексті.

Широкий спектр проблем, пов'язаних із модернізаційними процесами в містах Лівобережжя України кінця XIX — початку XX ст., досліджено низкою науковців, з яких насамперед слід назвати Д. М. Чорного, котрий здійснив комплексне дослідження відповідної проблематики [4; 5]. При цьому дослідник порушив також питання розвитку комунального господарства і транспорту в низці міст України й зокрема у Харкові [5, с. 183–202]. Історії трамвайного сполучення у Харкові присвячено книгу В. І. Вітченко, В. Ю. Іващенко [6]. Про транспорт у Харкові на початку XX ст. принагідно писав О. М. Головка (див. [7; 8, с. 39]). Однак поява перших автомобілів у місті, сприйняття, освоєння і засвоєння городянами «автоматичних екіпажів» як транспортного засобу і, зрештою, історія перших спроб налагодження громадського автомобільного сполучення у місті не стали предметом комплексного дослідження науков-

ців. Поодинокі публікації на цю тему мають переважно інформаційно-розважальний характер, не враховують всієї повноти джерельної бази й історичного контексту, не є науковими розвідками.

Натомість в різномірних узагальнюючих нарисах з історії автомобілізму автори зазвичай переважно зосереджуються або на питаннях технічного прогресу, конструктивних винаходів та їхнього впровадження в автомобілебудування, або на історії окремих винахідників, засновників виробництв та фірм-виробників автомобілів, або мають справу з дуже широкими узагальненнями у межах цілого світу або окремих країн. Навіть у працях з історії автомобільного транспорту в Російській імперії наприкінці XIX — на початку XX ст. дані про Харків майже повністю відсутні, у кращому разі — згадуються принагідно в контексті ширших узагальнень (див.: [9; 10; 11; 12]).

З огляду на це можна визначити історію розвитку автомобілізму в Харкові на початку XX ст. як перспективний напрям наукових досліджень з історії міста та, ширше, модернізації міського життя у тогочасній Україні. При цьому слід виділити окремі аспекти майбутнього комплексного дослідження, зокрема такі: поява перших автомобілів та їх сприйняття містянами Харкова як технічної новинки, предмету розкоші, засобу для спорту, розваг та дозвілля і, зрештою, транспортного засобу; процес і перебіг звикання городян до автомобілів на міських вулицях; заходи органів міської влади щодо автомобілістів з метою оподаткування автоматичних екіпажів, впорядкування їхнього руху в місті, налагодження системи атестації водіїв на право керування автомашиною з метою підтвердження ними належного рівня компетентності для забезпечення безпечного руху транспортного засобу; налагодження супровідної інфраструктури та сфери послуг, покликаної забезпечувати потреби автомобілістів — надання послуг шофера, механіка й інструктора з навчання керуванням автомобілем, продаж автомобілів, палива, мастил, запчастин та інших витратних матеріалів та супровідних товарів, перші кроки автомобілезнавчої науки та освіти у місті тощо.

Наведений перелік перспективних напрямів дослідження не є вичерпним і, тим більше, не може бути повною мірою вра-

хований у межах однієї обмеженої за своїм обсягом публікації. Скромним завданням цієї статті є впорядкування, оприлюднення та первинне узагальнення наявної у джерелах інформації про перші автомобільні аварії у Харкові з метою визначення основних причин, внаслідок яких відбувалися транспортні пригоди, реакції суспільства та органів міської влади на ці інциденти, визначення ними способів запобігання подібних випадків на майбутнє.

Закономірно, що будь-яке нове явище привертає посилену увагу суспільства, й автомобіль та пов'язані із його експлуатацією прикрі випадки не стали винятком — будь-які значимі події, пов'язані із рухом автоматичних екіпажів вулицями Харкова, ставали приводом для публікацій у місцевій періодиці. З огляду на це в якості первинної джерельної бази у статті використано публікації з тогочасної місцевої преси — газет «Южный Край» та «Харьковские губернские ведомости», які є важливими джерелами різносторонньої інформації з усіх аспектів міського життя Харкова кінця XIX — початку XX ст. (див.: [13]).

З'ясувати час появи найпершого автомобіля у Харкові доволі складно. З публікації в «Южном Крае» дізнаємось, що восени 1896 р. харківська міська управа, розглянувши за пропозицією губернатора запит міністра внутрішніх справ щодо проекту податку на велосипеди та автоматичні екіпажі, повідомила, зокрема, що «автоматических экипажей в Харькове нет» [14]. Трохи згодом на шпальтах газети було уточнено, що «харьковское губернское по земским и городским делам присутствие, на днях рассмотрев заключение по этому вопросу [щодо оподаткування велосипедів та автомобілів. — А. Д., Н. О.] городских управлений губернии, признало, что установление особого сбора с автоматических экипажей в губернии в настоящее время является преждевременным по отсутствию таких экипажей в губернии» [15]. Наступного 1897 р. «Южный Край» знов повертається до питання про запровадження податку на велосипеди та автомобілі, не згадуючи, щоправда, окремо про Харків, а говорячи про ініціативу міністерства внутрішніх справ щодо цього у межах усєї Російської імперії. У замітці, зокрема, наголошувалось: «Обложение это предлагалось как средство для возмещения городом убытков, связанных с уменьшением

сборов с извозного промысла и лошадей частных лиц, могущим последовать со временем, в случае широкого распространения велосипедов и автоматических экипажей» [16]. Окремо про Харків при цьому не йшлося.

Наступну згадку про автомобіль у Харкові знаходимо на шпальтах «Южного Края» аж 1901 р. Матеріал під назвою «Автомобили в Харькове» повідомляв про пропозицію неназваної петербурзької фірми харківському міському голові «об устройстве по некоторым улицам города движения автомобилей». З тексту неможливо зрозуміти, чи були вже на той час автомобілі у приватному вжитку в місті. Автор тексту зауважував: «Не только за границей, но и во многих из наших городов автомобилями пользуются уже не исключительно как предметом роскоши, но и как средством сообщения для обывателей. Весьма возможно, что в этом отношении и Харьков не останет от других» [17]. Оскільки регулярно автобусне сполучення у містах Російської імперії було станом на 1900–1901 рр. майже відсутнє (див.: [11, с. 145–146]), можемо припустити, що дописувач мав на увазі поширення у місті не лише громадського, але й приватного автомобільного транспорту. Отже на початку 1901 р. приватних автомобілів у Харкові, швидше за все, ще не було.

Це припущення підтверджується ще одним повідомленням газети — рекламним оголошенням середини жовтня 1902 р., згідно з яким головним видовищем, яке мало привабити глядачів на чергову виставу оперного театру мала стати «НОВОСТЬ!!!» (саме так, з трьома знаками оклику), якій планувалося присвятити всю другу дію вистави. Цією новиною-новинкою був «АВТОМОБИЛЬ», щодо якого в дужках уточнювалось: «(настоящий)» [18]. Судячи з усього, саме автомобіль, за задумом постановників вистави, був головною окрасою програми, небаченою дивовижною, яка мала привернути увагу відвідувачів. Тож на кінець 1902 р. приватних автомобілів у місті, ймовірно, ще не було, бо ж який сенс приваблювати публіку на виставу повідомленням про те, що городяни й так могли б безкоштовно бачити на вулицях Харкова, нехай навіть не кожного дня й у незначній кількості.

Спробу визначити точний час появи першого приватного автомобіля у Харкові здійснив відомий дослідник історії міста А. Ф. Парамонов. За його твердженням, перший харківський

автоматичний екіпаж належав міщанинові Ілларіону Єременку, який, отримавши по смерті батька Михайла Єременка значний спадок і подорожуючи впродовж 1903–1904 рр. містами Європи, зацікавився там автомобілями, скінчив водійські курси у Бельгії й замовив собі у Кельні автомобіль марки «Priamus» фабрики Priam Automotive GmbH. Ця перша у Харкові автомашина прибула до міста залізницею в розібраному вигляді восени 1904 р. разом із кельнськими механіками, які зібрали екіпаж і випробували його за межами міста [19; 20].

Зауважимо, однак, що вже у замітці від 11 серпня 1903 р. «Новый сбор в пользу города» газета «Южный Край» повідомляє про те, що міською управою було зібрано інформацію про існування податків на велосипеди та автомобілі в інших містах імперії, і наразі відбувається підготовка доповіді на найближче засідання міської думи щодо розмірів та порядку збору податків «с харьковских велосипедистов и автомобилистов; сбор предполагено установить в высшем размере. Наряду с установлением сбора, вероятно, как выражали об этом желание некоторые из гласных, будут представлены на рассмотрение думы и обязательные постановления для упомянутых спортсменов» [21]. Як бачимо, дописувач газети вже не наводить жодних міркувань про відсутність автоматичних екіпажів у місті, як це було 1896 р., а навпаки говорить про велосипедистів та автомобілістів як про щось буденне й усім відоме. Це дозволяє припустити, що перші приватні автомашини у Харкові з'явилися приблизно наприкінці 1902 — на початку 1903 р. і встигли за кілька місяців стати відносно звичними для городян, а органи міської влади, за прикладом інших міст Російської імперії, порушили питання про запровадження податків на велосипеди та автівки.

Показово, що у числах за 17 вересня 1903 р. «Харьковские губернные ведомости» и «Южный Край» суголосно повідомляють про те, що Міністерство внутрішніх справ за узгодженням із Міністерством фінансів затвердило на користь міста новий податок з велосипедів (1 крб. 50 коп. на рік) і автоматичних екіпажів (3 крб. «с каждой силы такого экипажа в год»). З огляду на це рішення міська управа розпочала реєстрацію усіх велосипедистів та автомобілістів міста [22; 23]. Зрозуміло, що, приймаючи таке рішення, представники міської влади

точно знали про наявність у Харкові не лише велосипедистів, а й автомобілістів.

Нарешті, у повідомленнях про засідання міської думи у випусках за 30 листопада 1903 р. обидві газети повідомляють про те, що думою було прийнято обов'язкові постанови про їзду на автомобілях та автоматичних екіпажах у межах міста [24; 25]. Очевидно, що як стягнення податків з власників автівок, так і встановлення правил дорожнього руху для автомобілів мало сенс лише за наявності приватних автомашин у власності й користуванні харківців. Отже, перші автомобілі у місті мали з'явитися у місті раніше осені 1904 р., як про це стверджував А. Ф. Парамонов.

Справді, у повідомленні «Южного Края» від 19 травня 1904 р. під назвою «Наши автомобилисты» маємо першу виявлену на сьогодні пряму згадку про харківського водія автомобіля у зв'язку із дорожньо-транспортною пригодою, учасником якої він став. Заразом це, можливо, одне з найперших повідомлень ЗМІ про автомобільні аварії у Харкові: «19-го мая по Сумской улице ехал в дрожках помощник пристава Я. И. Козьмин, а навстречу ему на автомобиле Г. И. Полянский. Лошадь г. Козьмина начала сильно волноваться, что и побудило его несколько раз повторить просьбу, обращенную к г. Полянскому, чтобы он остановил автомобиль. Последний просьбы не исполнил лошадь понесла. Я. И. Козьмин упал с дрожек, запутался в возжах и, по его словам, лошадь волокла его по мостовой на расстоянии 40 сажень, пока сама не упала. Г-н Козьмин получил сильные ушибы; лошадь оказалась покалеченной. На днях на той же улице, испугавшись двигавшегося автомобиля, понесла лошадь одноконного извозчика, который также отделался незначительными ушибами. Кроме этих двух были еще несчастные случаи с седоками в экипажах при встречах на людных улицах с автомобилистами. Обязательные постановления о езде на автоматических экипажах, изданные городской думой, должны были войти в обязательную силу с 1-го января текущего года, но они до сих пор еще не утверждены» [26].

Встановити кількість автомобілів в той час неможливо, але, судячи з цитованого повідомлення, їх було вже більше одного, швидше за все кілька, але навряд чи кільканадцять. Принай-

мні шість років потому, у датованій квітнем 1909 р. замітці зазначалось, що кількість автомашин «разного типа в Харькове доходит до сорока штук» [27]. У виданому ж понад десятиліття потому 1915 р. провіднику Харковом для туристів та екскурсантів зазначалось: «Автомобилей в городе очень мало, около 300. Плохие мостовые города и такие же плохие шоссе и проселочные дороги за городом препятствуют развитию езды на автомобилях» [28, с. 15].

Транспортні інциденти, спричинені тим, що коні лякалися невідомих їм гуркітливих автомобілів, були вже до середини травня 1904 р. у Харкові типовими і доволі частими. Не дивно, що затвердження ухвалених ще 1903 р. міських правил дорожнього руху було вимогою часу. Реагуючи на неї, 28 травня 1904 р. губернське у земських справах присутствіє ухвалило рішення «обязательные постановления о езде на велосипедах утвердить, а о езде на автомобилях — дополнить требованием удостоверения в умении управлять автомобилем» [29]. Питання було винесене на засідання міської думи 3 червня 1904 р. [30] і за підсумками засідання відповідні доповнення були затвержені [31]. За резолюцією губернатора Е. А. Ватаци вони мали набути чинності з 1 вересня 1904 р. [32], причому білети і номери на право керування автомобілем міська рада мала видавати лише тим водіям, які отримали від міських інженерів на електричній станції посвідчення про вміння керувати автомобілем [33].

Отже, можна стверджувати, що перші автомобілі з'явилися у Харкові не пізніше першої половини — середини 1903 р. і, можливо, найперший із них було продемонстровано у жовтні 1902 р. під час вистави в оперному театрі. Поява і поширення автомобілів викликали повернення органів міської влади до давньої ідеї оподаткування власників автомобілів, а також спричинили необхідність впровадження правил дорожнього руху в межах міста. Перші дорожньо-транспортні пригоди за участю автомобілів були викликані передусім незвичністю нового транспортного засобу для традиційних учасників дорожнього руху — пішоходів, візників і особливо коней, які лякались гуркоту моторів і різких сигналів клаксонів.

Подальше дослідження історії автомобільного транспорту в Харкові дозволить з'ясувати значення поширення автомобі-

лів у місті як приватних та громадських транспортних засобів, встановити, як міська громада реагувала на автоматичні екіпажі, як автівки переінакшували міський простір і його сприйняття городянами, корегували старі й створювали нові повсякденні практики у стосунках харківців із одними з базових параметрів, у межах яких протікало людське життя, — ви-мірами простору та часу.

Література та джерела

1. Крупина Т. Д. Теория «модернизации» и некоторые проблемы развития России конца XIX — начала XX в. / Т. Д. Крупина // История СССР. — 1971. — № 1. — С. 191–205.
2. Травин Д. Европейская модернизация: в 2 кн. / Д. Травин, О. Маргания. — М.: ООО «Изд-во АСТ»; СПб.: Terra Fantastica, 2004. — Кн. 1. — 665 с.
3. Edwards P. N. Infrastructure and Modernity: Force, Time, and Social Organization in the History of Sociotechnical Systems // Modernity and Technology. — Cambridge, MA: MIT Press, 2003. — P. 185–226.
4. Черный Д. Н. Городское население Украины в начале XX века / Д. Н. Черный // Вопросы истории. — 2000. — № 11–12. — С. 145–151.
5. Чорний Д. М. По лівий берег Дніпра: проблеми модернізації міст України (кінець XIX — початок XX ст.) / Д. М. Чорний. — Харків: ХНУ імені В. Н. Каразіна, 2007. — 304 с.
6. Вітченко В. І. У русі, долаючи час: (До 100-річчя харківського трамваю) / В. І. Вітченко, В. Ю. Іващенко. — Харків, 2006. — 180 с.
7. Головка А. Н. Сделал, что мог...: Харьковский городской голова Александр Константинович Погорелко / А. Н. Головка, А. Н. Ярмыш. — Харьков: Основа, 1998. — 138 с.
8. Історія міста Харкова XX століття / О. Н. Ярмиш, С. І. Посохов, А. І. Епштейн та ін. — Харків: Фоліо; Золоті сторінки, 2004. — 686 с.
9. Шляхтинский К. Автомобиль в России. История автомобиля / К. Шляхтинский. — М.: Хоббикнига, 1993. — 96 с.
10. История автомобильного транспорта России до 1917 года / [сост. Э. Е. Писаренко, Б. А. Приходько, В. Г. Чванов]. — М.: НИИАТ, 1994. — 494 с.
11. Рубец А. Д. История автомобильного транспорта России / А. Д. Рубец. — М.: Эксмо, 2008. — 304 с.
12. Barber H. L. Story of the automobile, its history and development from 1760 to 1917 / H. L. Barber. — Chicago: A. J. Munson & CO, 1917. — 250 p.
13. Никипоренко Л. В. Газета «Южный Край» як джерело з історії м. Харкова / Л. В. Никипоренко // Перші Сумцовські читання:

- тези наукової конференції, присвяченої 75-річчю Музею Слобідської України імені Г. С. Сковороди, 17–18 квітня 1995 р. Харків, 1995. — Режим доступу до ресурсу: <http://museum.kh.ua/academic/sumtsov-conference/1995/article.html?n=546>
14. Местная хроника. Городская дума // Южный Край. — 1896. — № 5435, 31 октября (12 ноября). — С. 3.
 15. Налог на велосипеды // Южный Край. — 1896. — № 5464, 30 ноября (12 декабря). — С. 2.
 16. Новые виды городского обложения // Южный Край. — 1897. — № 5631, 31 мая (12 июня). — С. 2.
 17. Автомобили в Харькове // Южный Край. — 1901. — № 6920, 1 (14 февраля). — С. 3.
 18. Оперный театр — новость!!! // Южный Край. — 190. — № 7525, 16 (29) октября. — С. 1.
 19. Парамонов А. Первый автомобиль в Харькове / А. Парамонов. — Режим доступа к ресурсу: <http://robinzon.tv/articles/621>
 20. Парамонов А. Автомобиль Еременко / А. Парамонов. — Режим доступа к ресурсу: <http://www.otkudarodom.ua/ru/avtomobil-eremenko>
 21. Новый сбор в пользу города // Южный Край. — 1903. — № 7817, 11 (24) августа. — С. 3.
 22. Ко взиманию налога с велосипедов и автомобилей // Харьковские губернские ведомости. — 1903. — 17 сентября.
 23. Новый сбор в пользу города // Южный Край. — 1903. — № 7852, 17 (30) сентября. — С. 3.
 24. Заседание городской Думы // Харьковские губернские ведомости. — 1903. — 30 ноября.
 25. Местная хроника. Заседание думы // Южный Край. — 1903. — № 7926, 30 ноября (13 декабря). — С. 5.
 26. Наши автомобилисты // Южный Край. — 1904. — № 8101, 25 мая (7 июня). — С. 4.
 27. Езда на автомобилях // Южный Край. — 1909. — № 9663, 17 (30) апреля. — С. 5.
 28. Харьков. Путеводитель для туристов и экскурсантов. Третье издание. — Харьков: Аничкина-Рыбная ул. № 38, 1915. — 179 с.
 29. Заседание губернского по земским и городским делам присутствия // Южный Край. — 1904. — № 8105, 29 мая (11 июня). — С. 4.
 30. В заседании думы // Южный Край. — 1904. — № 8107, 31 мая (13 июня). — С. 5.
 31. Местная хроника. Заседание думы // Южный Край. — 1904. — № 8112, 5 (18) июня. — С. 4.
 32. Обязательные постановления о езде на автоматических экипажах в Харькове // Южный Край. — 1904. — № 8153, 16 (29) июля. — С. 4.
 33. Обязательные постановления о езде на автоматических экипажах // Южный Край. — 1904. — № 8194, 26 августа (8 сентября). — С. 6.

Надійшла до редакції 22.01.2019 р.

УДК 39(477)«1922/1929»

О. Я. Дрогобицька

УЧАСТЬ СІЛЬСЬКОГО ДУХОВЕНСТВА У ПЕРЕДВИБОЧІЙ БОРОТЬБИ У ГАЛИЦЬКОМУ СЕЛІ (КІНЕЦЬ ХІХ — 30-ті рр. ХХ ст.)

Дрогобицька Оксана Ярославівна, канд. іст. наук, доцент, e-mail: oksanca@meta.ua

ДВНЗ «Прикарпатський національний університет імені Василя Стефаника», кафедра етнології і археології, вул. Шевченка, 57, Івано-Франківськ, 76000, Україна

АНОТАЦІЯ

Досліджено участь сільського греко-католицького духовенства у передвборчій боротьбі у селах Галичини наприкінці ХІХ — у 30-х роках ХХ ст. Встановлено, що священники часто самі боролися за мандати або агітували за українських кандидатів під час виборів. Вони проводили широку роз'яснювальну роботу щодо прав і обов'язків виборців, збирали віча з питань реформування виборчого законодавства. Окремі парохі особисто стежили за ходом голосування.

Ключові слова: духовенство, виборчий процес, селяни, Галичина.

О. Я. Дрогобицька

УЧАСТИЕ СЕЛЬСКОГО ДУХОВЕНСТВА В ПРЕДВЫБОРНОЙ БОРЬБЕ В ГАЛИЦКОМ СЕЛЕ (КОНЕЦ ХІХ — 30-е годы ХХ ст.)

Дрогобицькая Оксана Ярославовна, канд. ист. наук, доцент, e-mail: oksanca@meta.ua

ГВУЗ «Прикарпатський національний університет імені Василя Стефаника», кафедра етнології і археології, ул. Шевченко, 57, Івано-Франківськ, 76000, Україна

АННОТАЦИЯ

Исследовано участие сельского греко-католического духовенства в предвыборной борьбе в селах Галичины в конце ХІХ — 30-х годах ХХ века. Установлено, что священники часто сами боролись за мандаты или агитировали за украинских кандидатов во время выборов. Они проводили широкую разъяснительную работу о пра-